

L'ECHO DU KM 0



DANS CE NUMÉRO :

<i>La Grande Guerre à Pfetterhouse</i> (3ème partie)	2
<i>Le Déblaiement, quoi de neuf</i>	3
<i>Les Grenades de la Grande Guerre/Article</i>	3
<i>Infos diverses</i>	4

Sommaire :

- Le Largin, marque le début du front Ouest qui s'étire sans discontinuité jusqu'à la Mer du Nord
- La Guerre à Pfetterhouse, un aperçu sur l'établissement du front au Km Zéro
- La KUGELHANDGRANATE modèle 1915

Le Largin, un «Bec de canard» entre les tranchées françaises et allemandes

La frontière entre l'Alsace et la France, fixée en 1871, marque la limite occidentale de l'avance allemande pendant la guerre franco-prussienne, et elle ne suit pas un obstacle physique, visible dans la Trouée de Belfort. Elle se situe en gros sur la ligne où la langue française fait place au dialecte alsacien. Cette frontière, qui conserve tous les attributs d'un *front*, est assez hermétique, comme en témoigne le réseau ferroviaire. Deux lignes de chemin de fer, l'une du côté français, l'autre du côté allemand, entrent en Suisse et se rejoignent à Porrentruy. A l'ouest de la Trouée, la place de Belfort constitue un barrage, un point d'appui et une base d'attaque, tandis qu'à l'est, les Allemands ont aménagé leurs gares, y créant de longs quais pour accélérer la montée en ligne de leurs troupes, de véritables *têtes de pont ferroviaires* qui prolongent celle de Huningue.

L'Ajoie, à l'extrême ouest de la Suisse, est comme un *coin de neutralité* enfoncé entre deux puissances hostiles, une situation difficile au niveau stratégique mais favorable au niveau économique: Porrentruy est devenu un centre ferroviaire important, et le commerce en profite...

En été 1914, les Français mènent deux offensives en direction de Mulhouse, qui sont repoussées par les Allemands. Puis le généralissime Joffre prélève des troupes dans la région pour alimenter la bataille de

la Marne et défendre Paris. L'Alsace perd de son importance, le front dans le Sundgau se stabilise, il ne va plus vraiment bouger jusqu'à la fin de la guerre.

Le Largin - les Français l'appellent «Bec



Poste du Largin au Km Zéro

de canard» - marque le début du front Ouest qui s'étire sans solution de continuité jusqu'à la mer du Nord. Français et Allemands se sont enterrés, leurs tranchées se font face. Sur des centaines de kilomètres, le sol a été remué par les outils et les obus. Des guetteurs derrière leur créneau avec, dans la main le fusil ou la grenade à main, assurent des millions d'hommes barricadés, enterrés comme s'ils étaient morts et pourtant encore vivants... A six kilomètres à vol d'oiseau du Largin se trouve la borne dite des «Trois puissances», point où se rejoignent les frontières de la Suisse, de la France et de l'Allemagne.

À suivre

Hervé De WECK

LA GUERRE 1914-1918 À PFETTERHOUSE (3ÈME PARTIE)

2) *Le chemin de fer de la Largue*

L'administration allemande avait attendu de longues années avant de se décider à construire une ligne de chemin de fer dans la vallée de la Largue. Le projet fut accepté en 1902 et le chantier ouvert en 1907. Les habitants de la vallée n'étaient pas dupes, ils savaient que si l'on avait enfin tenu compte de leurs revendications, c'était essentiellement à cause du rôle stratégique que la future voie ferrée pouvait jouer dans une guerre avec la France. Les journaux de l'époque ne manquèrent pas de le proclamer.

La nouvelle voie, parallèle aux 12 derniers kilomètres de la frontière franco-allemande, offrait la possibilité de défendre efficacement ce secteur relativement vulnérable du dispositif allemand. On sait l'importance des liaisons ferroviaires dans un conflit moderne. La « Largtalbahn » permettait non seulement d'acheminer hommes et matériel à quelques kilomètres du futur théâtre des opérations, mais aussi d'établir une ligne d'arrêt dans la vallée.

Le traité de Francfort (1871) avait fait passer la nouvelle limite territoriale entre la France et l'Allemagne sur la crête du versant sud-ouest de la vallée de la Largue. En revanche la voie ferrée allait suivre la lisière des bois couronnant le versant nord-est qui descend en pente raide vers la rivière. A l'abri du cours d'eau et adossé à la forêt, le remblai de la « Largtalbahn » constituait une position de défense idéale d'où l'on pouvait à la fois contrôler toute la partie opposée de la vallée, constituée de prés et de pâturages en pente douce, interdire l'accès des villages situés sur la rive gauche de la Largue, surveiller la route et enfin retarder l'ennemi, s'il lançait une attaque massive. Toutes les voies de communication traversant la ligne du chemin de fer empruntaient des passages supérieurs ou inférieurs faciles à couper pour interdire à l'adversaire toute progression importante vers l'intérieur du pays.

Nulle part cependant le but stratégique de la voie ferrée n'apparaît mieux qu'à Pfetterhouse.

Remontant la vallée du Rosersbach depuis Seppois-le-Haut, la ligne rejoint la route départementale 10 bis (Seppois-Pfetterhouse) à quelque distance du Bois-Carré (ou Lange Haag) et son remblai la longe sur environ 600 m. C'est une position rêvée pour observer la départementale 24, la route de Réchésy, qu'empruntèrent les dragons français le 7 août 1914.

A la hauteur du Puppeleholz, la voie décrit une courbe en direction du sud-est. Le projet initial prévoyait de lui faire traverser le village de Pfetterhouse, mais pour cela il aurait fallu sacrifier quelques fermes et quelques vergers. A ce sujet éclata même une querelle parmi la population, querelle qui dégénéra en règlement de comptes. A partir du mardi-gras de l'année 1904, des maisons brûlèrent, des lettres de menaces furent trouvées, la peur s'installa dans les quartiers de l'Oberdorf et de l'Eicha. En 1905, on fonda le corps des sapeurs pompiers, mais le projet de passage par le village avait des partisans fanatiques et sans scrupules, si bien que les incendies continuèrent en 1906 et ne s'arrêtèrent qu'en mai 1908, après qu'une dernière ferme se fut consumée.

Entre-temps les constructeurs avaient choisi la solution la plus onéreuse. La ligne évitait le village et barrait perpendiculairement le vallon du Rosersbach par un imposant remblai qui, tel un rempart, coupait toute progression vers l'est. A l'origine ce remblai devait présenter une masse compacte haute de plus de quinze mètres et percée seulement de deux ouvertures permettant le passage du ruisseau et d'un canal d'irrigation. Mais finalement on décida d'aménager également un tunnel pour le chemin du Mattenweg.

Pour éviter la construction d'un passage à niveau près de la gare, on détourna la route de Moos en creusant une vaste tranchée en forme de boucle aisée à défendre. Cette route que l'ennemi devait suivre pour se diriger vers Ferrette et le Rhin pouvait être surveillée depuis le château d'eau et surtout depuis la gare, dressée comme un bastion à l'angle de la forêt du Bannholz.

André DUBAIL

*Le bureau se joint à
moi pour vous souhaiter
ainsi qu'à votre famille
une bonne et heureuse
année 2010*

Le Président

André DUBAIL

LE DÉBLAIEMENT, QUOI DE NEUF?

Septembre 2009 a vu la fin de la première campagne des travaux de déblaiement.

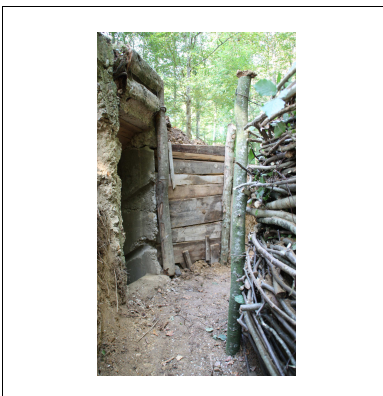
Le bilan? Largement positif.

A ce jour, trois ouvrages ont fait l'objet de l'attention de l'équipe du comité technique.

Il reste cependant beaucoup de travail à effectuer aussi bien sur les ouvrages où nous avons procédé au déblaiement que sur de nombreux autres ouvrages.

Pour la saison à venir, les travaux consisteront principalement à terminer la remise en état du site du dernier ouvrage déblayé. Mais il faudra aussi au drainage des deux premiers ouvrages déblayés qui malheureusement se remplissent d'eau.

Un second poste de première ligne, près de la station de pompage, sera dégagé et restauré.



Vue d'une tentative de reconstitution de tranchée

C'est un type d'ouvrage original et rare. Nous en reparlerons

Mais chut, il ne faut pas trop en dire, laissons l'équipe du comité technique réaliser tranquillement les travaux et vous pourrez alors admirer le résultat.

Beaucoup de visiteurs ont admiré la restauration la restauration du poste de première ligne, à droite du virage.

Ce n'est qu'un début....

Christophe TISCHMACHER

LES GRENADES ALLEMANDES DE LA GRANDE GUERRE

La Kugelhandgranate Modèle 1915 (Allemagne)

Cet engin présente les mêmes performances que la grenade modèle 1913 alors que son profil est plus adapté aux productions de masse.

Cependant si elle répond parfaitement aux exigences de la productivité, cette grenade qui sera fabriquée en quantité considérable ne correspond pas du tout aux nouvelles conditions de combat. Avec ce modèle l'armée allemande sera en quelque sorte victime du dynamisme de son industrie et elle traînera tout au long de la guerre des stocks considérables de cet engin, au gré des offensives et des replis, sans toutefois beaucoup l'utiliser.

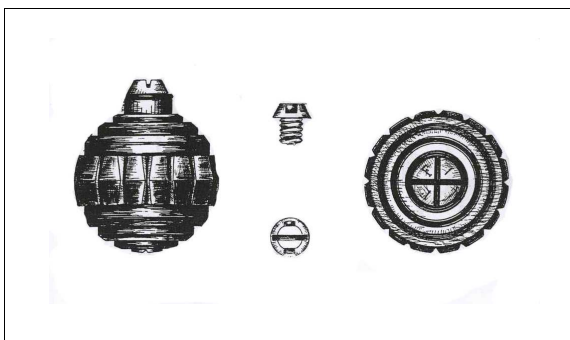
En 1917, on tentera de les charger avec de la tolite pour les utiliser contre les chars, sans

grand résultat.

Avec cette grenade sort un nouvel allumeur en alliage de zinc moulé; un petit câble permet d'arracher le rugueux avec l'index gauche, ce qui supprime l'emploi de l'encombrant crochet tire-feu.

Il existe deux allumeurs modèle 1915 l'un à

retard de 5 secondes l'autre à retard de 8 secondes, ils se différencient par leur longueur.



La Kugelhandgranate modèle 1915

Pour faciliter l'usage des « Kugelhandgranate » sur le terrain il existe des paniers de transport munis d'un crochet de ceinture et d'une chaînette tire-feu.

Ne craignez jamais
de vous faire des
ennemis ; si vous
n'en avez pas, c'est
que vous n'avez rien
fait.

Georges
CLEMENCEAU

Les Amis du Km Zéro

Mairie de Pfetterhouse
1, place St Géréon
68480 PFETTERHOUSE

Messagerie : amis.km.zero@gmail.com

C'est une tentative d'adaptation pour les combats à découvert de la guerre de mouvement; l'ensemble est détaché du ceinturon, la grenade est dégagée, le panier tenu de la main gauche est abandonnée après avoir permis l'arrachement du rugueux. Les parties métalliques de cet ustensile sont peintes en vert.

Les « Kugelhandgranate » recevront successivement différents allumeurs (de gauche à droite)

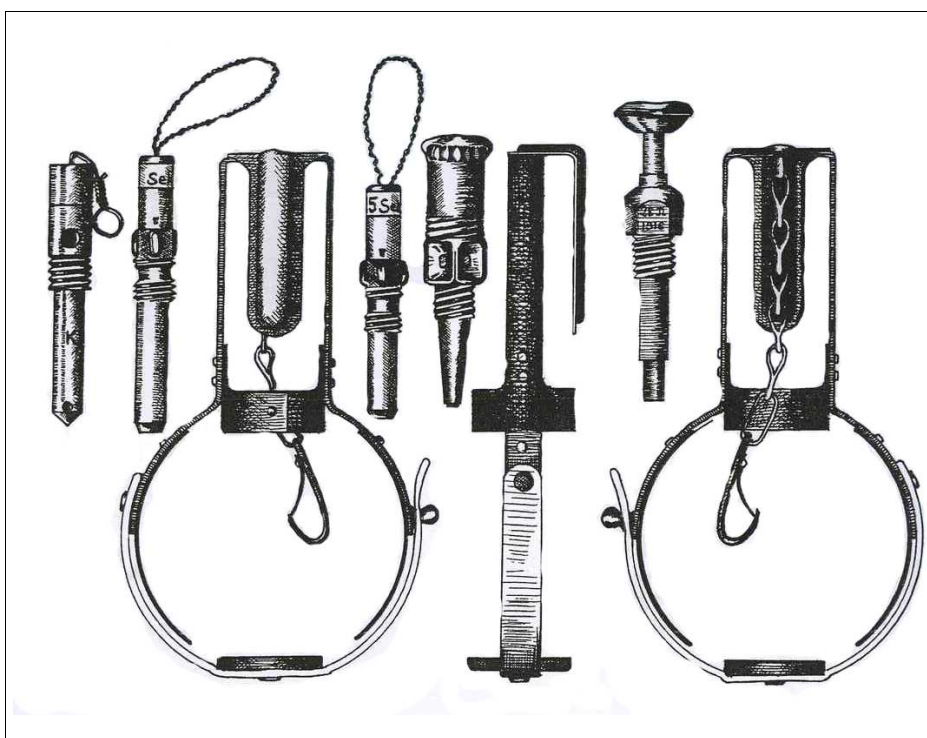
- Allumeur à traction en bronze Mle 1913 retard 5 ou 7 secondes
- Allumeur à traction en alliage de zinc Mle 1915 retard 8 secondes

- Allumeur à traction en alliage de zinc Mle 1915 retard 5 secondes
- Allumeur à traction en tôle emboutie Mle 1917 retard 5 secondes
- Allumeur à percussion en alliage de zinc Mle 1916 RETARD 5 secondes

Ce dernier allumeur permet l'utilisation éventuelle d'un détonateur.

(D'après *Les Grenades Allemandes de la Grande Guerre* - P. Delhomme - Ed Egide 1982)

Christophe TISCHMACHER



Paniers de transport et bouchons allumeurs

Bientôt dans l'Echo du Km Zéro un nouvel article: *Chronique militaire de Pfetterhouse et environs* par Thierry EHRET.

Infos diverses: les travaux de déblaiement ne pourront reprendre qu'au mois de juin 2010. Par contre une séance de débroussaillage pourra être organisée fin avril début mai 2010.

Pour le plaisir de tous les membres, votre bulletin préféré s'agrandira à compter du prochain numéro prévu pour le mois de juillet 2010.